This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

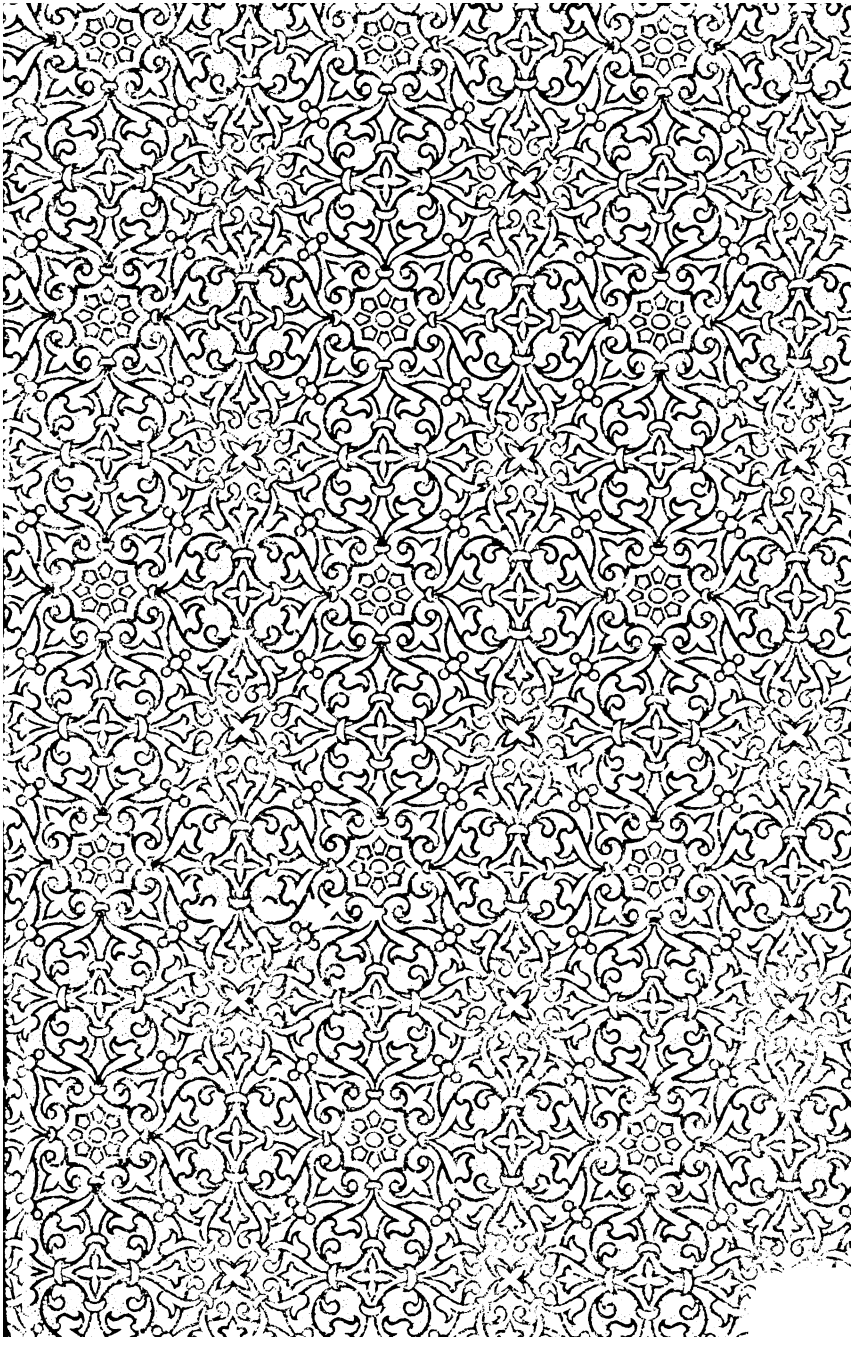
Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.



HE3137
N67

Das

Russische Eisenbahnnetz

zur

deutsch-österreichischen Grenze

in seiner Bedeutung

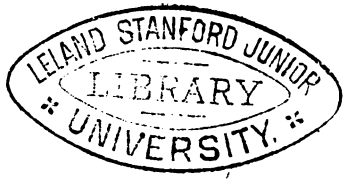
für einen Krieg.

Von

Nienstaedt,
Oberstlieutenant a. D.

Mit einer Karte.

Leipzig 1895.
Verlag von Zuckschwerdt & Möschke.



H.5087.

Das russische Eisenbahnnetz

zur deutsch-österreichischen Grenze in seiner Bedeutung für einen Krieg.

Zu den wertvollsten Kriegsmitteln der Neuzeit rechnen die Eisenbahnen, insofern ein weitverzweigtes, auf strategischer Grundlage ausgebautes Schienennetz mit sorgsam ausgearbeitetem Fahrtableau, ausreichendem Vorrat an rollendem Material und gut geschultem Personal die Mobilmachung und die Versammlung der Operationsarmeen im Grenzgebiet erleichtern und beschleunigen. Ein solches Eisenbahnnetz ist sogar einer der Hauptfaktoren, welche die Kriegsbereitschaft eines Staates bedingen, denn zweifellos ist diejenige Macht, deren Armeen den Aufmarsch früher beendet haben, in der Lage, die Operationen zu beginnen und dadurch dem Gegner das Gesetz ihrer Handlungen aufzuzwingen.

Die trüben Erfahrungen, welche Rußland in seinen letzten Kriegen gerade in Bezug auf die Leistungsfähigkeit seiner Eisenbahnen gemacht hat, sind die Veranlassung gewesen, daß es von Jahr zu Jahr mehr und mit wachsenden Mitteln bestrebt gewesen ist, vorhandenen

Mängeln abzuhelfen, wobei zunächst in erster Linie allerdings ausschließlich strategischen und erst in den letzten Jahren nebenbei auch wirtschaftlichen Rücksichten Rechnung getragen wurde.

Darauf ist es denn auch zurückzuführen, daß das russische Eisenbahnnetz in seiner Gesamtanlage einen ausgesprochen offensiven Charakter trägt, dessen Angriffsziele die westlichen Nachbarstaaten Deutschland und Österreich sind, daß es gewissermaßen von einer Grundlinie ausgeht, welche durch die Eisenbahn St. Petersburg — Moskau — Rostow dargestellt wird, von wo die einzelnen Hauptlinien strahlenförmig zur deutsch-österreichisch-rumänischen Grenze zusammenlaufen, um hinter der durch den Lauf des Njemen, der Weichsel und des Pruth gebildeten Strombarriere zu endigen, bezw. im Westen dieser Flüsse nur noch in einzelnen Linien den Anschluß an die Schienennetze der Nachbarländer herzustellen. Ähnlichen Zielen dienen auch die Transversalbahnen, welche im allgemeinen in der Richtung von Nordwesten gegen Südosten, zugleich annähernd parallel der nördlichen Hälfte der Grundlinie laufend, ein Bahnnetz herstellen, welches den Aufmarsch der Truppen des südlichen Rußlands zur Nordwestgrenze ermöglicht, zugleich aber, je mehr es sich der Weichsel- und Pruthlinie nähert, engmaschiger wird und viele Zwischenbahnen besitzt, welche erst der Neuzeit ihre Entstehung verdanken. Besonders beachtenswert ist, daß das Schienennetz in den Landesteilen westlich der Linie St. Petersburg—Wilna—Rowno und südlich der Linie Rowno—Kiew—Kursk—Rostow

die größte Dichtigkeit hat, und daß erst gegenwärtig die weitere Entwicklung desselben im Dreieck Wilna—St. Petersburg—Rostow—Woroneſch in Angriff genommen ist. Wenn wir endlich die Linie St. Petersburg—Moskau—Rostow als Basis des strategischen Eisenbahnnetzes angenommen haben, so schließt dieses nicht aus, daß in neuerer Zeit — meist eine Folge der Notstandsjahre — noch eine Anzahl von Bahnen entstanden sind, welche gegen Osten bis zur Wolga sich hinziehen, in drei Strängen sogar die asiatische Grenze bei Slatouſt, Orenburg und Uralsk erreichen, von wo die Fortsetzung der ersteren als sibirische Bahn nach Wladiwostok sich bereits seit Jahren im Bau befindet, der letzteren nach Kungrad im Süden des Aral-Sees zur Wasserstraße des Ama-Darja geplant und schon vermessen ist. Sie dienen fast ausschließlich wirtschaftlichen Interessen.

Immerhin ist es nicht der Bau neuer Bahnen allein, obgleich deren Längenausdehnung sich von 3926 km im Jahre 1865 bis nach dem Kriege 1870 verdreifachte, beim Ausbruche des russisch-türkischen Krieges schon 20 000 km maß und bis zum August des Jahres 1894 sich bis auf 33 924 km verlängerte, welche ein so gewaltiges Anschwellen der in das Budget des Verkehrsministeriums für Eisenbahnzwecke eingestellten Summen (im Jahre 1894 bis auf 61 921 473 Rubel im Ordinario und 66 678 576 Rubel im Extraordinario) bedingt haben. Hiervon entfällt nämlich gerade in den letzten vier Jahren ein recht bedeutender Anteil auf den Ausbau der wichtigsten Hauptaufmarsch-

linien auf zweite Gleise, Vergrößerung des Bestandes an rollendem Material und Verstaatlichung vieler Bahnen, von denen sich bei weitem die Mehrzahl bisher im bedingten Besitz und Betrieb von Privatgesellschaften befunden hatte. Auf diese Weise vergrößerte sich die Gesamtlänge der russischen Staatsbahnen von 8543 km im Jahre 1890 im Laufe der nächsten zwei Jahre auf 18 203 km, und ein Ukas vom vergangenen Jahre verfügt sogar, daß mit dem 1. Januar 1895 alle Linien des südwestlichen Rußlands, welche zur galizischen Grenze führen, verstaatlicht werden sollen, so daß demnächst nur noch eine geringe Zahl strategisch weniger wichtiger Bahnen sich im Besitz und in der Verwaltung von Privatgesellschaften befinden wird.

Zweite Gleise besaßen nach einer in dem vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen, im Archiv für Eisenbahnwesen vom Dezember 1892 veröffentlichten Eisenbahn-Karte des russischen Reiches (siehe anliegende Karte) nur die Linien:

1. St. Petersburg — Moskau — Rostow auf der Strecke St. Petersburg—Moskau—Kozlow.
2. Moskau—Orel—Kursk — Charkow — Taganrog auf den Strecken Moskau — Skaratowo und Charkow—Kramtskowskaja.
3. St. Petersburg — Warschau — Dombrowa auf den Strecken St. Petersburg—Gatschina, Dünaburg—Wilna und Warschau—Dombrowa mit gleichartiger (zweigleisiger) Abzweigung zur ostpreußischen Grenze nach Eydtkuhnen.

4. Niſchnji-Nowgorod—Moskau—Warſchau auf der Strecke Kowrow—Moskau—Kubinka und Smolensk—Warſchau.
5. Charkow—Balta auf der Strecke Krjuka—Snamenka.
6. Odeſſa—Smerinka mit Zweigbahn Rasdelnaja—Bender.

Bis zum Schluſſe des Jahres 1894 ſind dann noch zweite Gleiſe hinzugetreten auf den Strecken:

1. Kubinka—Smolensk der sub 4 vorgenannten Linie.
2. Gatſchina—Dünaburg und Wilna—Lapy mit gleichartiger Abzweigung von Bieloſtock nach Breſt-Litewski, ſo daß die ganze Linie St. Petersburg—Warſchau—Dombrowa nunmehr nur noch auf der kurzen Strecke Lapy—Warſchau ein einziges Gleiſe beſitzt, wo die hier ſehr nahe der oſtpreußiſchen Grenze laufende Bahn für den Truppenaufmarſch ohnehin weniger wichtig iſt, zudem durch die Narew-Bahn Lapy—Oſtrolenka—Malkin bezw. die Bahn Bieloſtock—Breſt-Litewski entlaſtet wird.
3. Kiew — Kaſatin — Rowno — Roſchiſchtſche der Linie Woroneſch — Kursk — Kiew — Kaſatin—Breſt-Litewski mit gleichartiger Abzweigung von Smerinka nach Proſkurow.

Eine weitere Anzahl zweiter Gleiſe auf den Strecken:

1. Kursk—Kiew,
2. Roſchiſchtſche—Breſt-Litewski,

3. Snamenka—Roſtow und vor allen Dingen
4. Wilna—Baranowitſchi—Rowno. Andere befinden ſich zur Zeit noch im Bau (vergl. Karte).

Fügen wir ferner noch hinzu, daß Rußland im Jahre 1884 einen Beſtand an rollendem Material von 5966 Lokomotiven, 7050 Perſonen- und 118127 Güterwagen beſaß, den es bis zum Jahre 1891 auf 6904 Lokomotiven mit 7678 Perſonen- und 141898 Güterwagen vermehrte, ſo läßt auch dies einen zielbewußten Fortſchritt auf dem ganzen Gebiete des Eiſenbahnweſens nicht verkennen.

Andererſeits iſt man aber nach deutſchem Vorbilde noch auf andere Weiſe beſtrebt geweſen, die Leiſtungsfähigkeit der Bahnen durch Ausarbeitung von Fahrtableaus, Anſtellung von Linienkommiſſaren und Bahnhofskommandanten, ſowie durch Bereitſtellung des für die Einrichtung der Güterwagen zum Mannſchaftstransport erforderlichen Materials auf beſtimmten Stationen zu ſteigern.

Wenngleich nun alle dieſe Vorbereitungen für die militäriſche Benutzung der Bahnen in durchaus zweckentſprechender Weiſe getroffen ſind, ſo möchte ein ungeſtörter Übergang aus dem Friedens- in den Kriegsbetrieb, oder dieſer letztere ſelbſt doch noch keineswegs gewährleiſtet ſein, denn eine große Gefahr liegt zunächſt in dem ungeheuren Raume des weiten Reiches, ferner in der doch noch immer geringen Zahl von mehrgleiſigen Hauptlinien und eingleiſigen Nebenlinien, welche jene dadurch entlaſten könnten, daß auf ihnen

die entleerten Wagenzüge zurückbefördert würden, endlich in der Ungeübtheit des Personals, wodurch die rechtzeitige und vollzählige Bereitstellung des für die Transporte erforderlichen rollenden Materials an den verschiedenen Einladestellen erschwert wird. Vergleichshalber wollen wir nur anführen, daß das Deutsche Reich bei einem Flächeninhalte von nur 540504 Quadratkilometern mit 42930 km Schienenwegen, wovon etwa 31 % zweite Gleise besitzen, im Jahre 1891 über ein rollendes Material von 14402 Lokomotiven, 26913 Personen- und 299079 Güterwagen verfügte, denen Rußland, nach Abrechnung der für den Verkehr nicht in Betracht kommenden arktischen Zone, für einen Raum von 4390000 Quadratkilometer nur das weiter oben angeführte Fahrmaterial gegenüber zu stellen vermag. Wenn endlich auf allen deutschen Bahnen ein reger Verkehr stattfindet, so kann man dies von einer großen Zahl von russischen Bahnen nicht behaupten, auf denen die Züge häufig gänzlich leer fahren.

Was ferner das Personal anbetrifft, so ist es bei dem geringen Tagesbetriebe auf den meisten russischen Bahnen kaum möglich, daß sich dasselbe eine ausreichende Übung aneignen kann, um den hoch gesteigerten Anforderungen während der Truppentransporte ins Aufmarschgebiet entsprechen zu können. Durch mancherlei Vorkommnisse während des russisch-türkischen Krieges und der Notstandsjahre wird dies sogar schlagend bewiesen. Gegen früher möchte in den letzten Jahren in dieser Richtung sogar eher ein Rückschritt als ein Fortschritt zu konstatieren sein, seit antideutsche Strö-

mungen die Entlaſſung eines großen Teiles deutſcher Beamter aus dem Eiſenbahndienſt bedingt hat, obgleich dieſe für die wichtigeren Stellen des Fahrperſonals (vorzugsweiſe Lokomotivführer) bisher faſt ausſchließlich das Material lieferten.

Von Haus aus hatte nämlich die ſchnelle Entwicklung des ruſſiſchen Bahnnetzes die Unmöglichkeit gezeitigt, den Bedarf durch ruſſiſche Beamte decken zu können, und die Gründung einer Anzahl von Eiſenbahnſchulen zur Ausbildung ruſſiſcher Unterthanen für den Betriebsdienſt zur Folge gehabt, doch waren die Leiſtungen der hier vorgebildeten meiſt auf ſehr niedriger Bildungsſtufe ſtehenden jungen Leute lange Zeit nur wenig befriedigend. Da die betreffenden Anſtalten überdies meiſt Privatunternehmungen einzelner Bahnverwaltungen waren, ſo vermochten ſie keinen vollen Erſatz zu liefern, was zur Anſtellung zahlreicher Ausländer, vorzugsweiſe Deutſcher, geführt hatte, deren Entfernung ſpäter durch antideutſche Strömungen gewaltſam veranlaßt wurde. Nicht ohne großen Einfluß auf den Erſatz und die Vorbildung des Beamtenperſonals dürfte indeſſen die ſeit dem Jahre 1872 errichtete Eiſenbahntruppe ſein, welche zur Zeit ſechs Bataillone zählt, inſofern die bei ihr ausgebildeten Leute bei ihrem Ausſcheiden aus dem Dienſt vielfach in den Dienſt der Eiſenbahnverwaltungen übertreten.

Außer den genannten liegen aber auch noch andere Umſtände vor, welche die Leiſtungsfähigkeit der Bahnen beeinträchtigen und häufig die Veranlaſſung zu Betriebsſtörungen, ſelbſt Unglücksfällen ſind. Wenn

solche aber schon bei den sehr geringen Ansprüchen des Friedensverkehrs an die Leistungsfähigkeit des Materials und Personals nicht selten sind — nach der Nowoje Wremja verunglückten in den sieben Jahren von 1882 bis 1889 auf russischen Bahnen nicht weniger als 9360 Personen, von denen $^2/_3$ schwer verletzt, $^1/_3$ getötet wurden —, so ist vorauszusehen, daß die ungleich höheren Anforderungen des Kriegsverhältnisses ganz andere Opfer fordern, überdies ungezählte Betriebsstörungen, selbst Sperrungen ganzer Bahnlinien bedingen werden, welche den ungestörten programmmäßigen Verlauf der Mobilmachung wie des Aufmarsches sehr in Frage stellen. Haben doch nach den Jahrbüchern für die Armee und Marine während des russisch-türkischen Krieges im Laufe des Jahres 1877 nicht weniger als 289 Entgleisungen und 250 Zusammenstöße stattgefunden, bei denen etwa 281 Lokomotiven und 1422 Wagen beschädigt und nach dem Zugeständnisse der russischen Behörden nicht weniger als 484 Menschen getötet und 959 schwer verletzt wurden. Thatsächlich haben also die russischen Eisenbahnen größere Verluste herbeigeführt als der Übergang über die Donau im Angesichte des Feindes.

Die Schuld hieran trägt, abgesehen von den schon früher besprochenen Mängeln des Personals, meistenteils die schlechte Beschaffenheit des Oberbaues, der Schwellen und Schienen, außerdem das zum Teil im Inlande und meist schlecht gefertigte rollende Material. Bezeichnend hierfür ist die Thatsache, daß wenige Wochen nach Eröffnung des Feldzuges gegen die

Türkei auf einzelnen Linien 50 % der im ersten Gebrauchsjahre befindlichen Lokomotiven und 90 % der Wagen umfassenden Reparaturen unterzogen werden mußten.

Erschwerend auf den Verkehr wirkte ferner:

1. Die weiten Entfernungen zwischen den meisten Stationen, weil kein Zug eine Station verlassen darf, bevor nicht der vorhergehende die nächste Station passiert hat.
2. Die ungenügende Zahl von Ausweichegleisen auf den eingleisigen Bahnen. Sie haben schließlich auf mehreren Linien auf offener Strecke angelegt werden müssen.
3. Das verschiedene Heizmaterial, für welches die Maschinen eingerichtet sind, insofern nämlich neben verhältnismäßig wenig Kohlen meist Holz, Torf, selbst Naphtharückstände gebrannt werden, und last not least:
4. Die verschiedenen Spurweiten. Man unterscheidet nämlich in Rußland eine vierfache Spurweite:
   a) Die ganz breite Spur (1,8288 m) der Eisenbahn St. Petersburg—Zarskoje-Selo.
   b) Die breite russische Spur (1,524 m) aller Bahnen des rechten Weichselufers nebst der Strecke Iwangorod—Dombrowa (also vorzugsweise des inneren Rußlands).
   c) Die europäische (deutsche) Spur (1,435 m) des linken Weichselufers exkl. der Strecke Iwangorod—Dombrowa.

d) Die schmale Spur verschiedener Zufuhrbahnen.

Erläuternd bemerken wir hierzu, daß eine Aptierung der weiten russischen Spurweite auf europäisches Maß durch Einlegung eines neuen Stranges sich ungleich leichter ausführen läßt, als die umgekehrte Arbeit, weil hierfür vielfach die Schwellen nicht die genügenden Abmessungen besitzen.

Für den Aufmarsch seiner Armeen an der Südwestgrenze besitzt Rußland die folgenden durchgehenden Haupt-Aufmarschlinien:

I. Zur Weichsel-Linie gegen Deutschland die Linien:

1. St. Petersburg — Taps — Riga — Moscheiki — Koschedary.
2. St. Petersburg — Dünaburg — Wilna — Bielostock — Warschau — Dombrowa an der schlesischen Grenze, mit Abzweigungen Wilna — Kowno, Orany — Olita, Lapy — Lomsha — Ostrolenka, Malkin — Ostrolenka, Warschau — Mlawa, Radziwilow — Thorn. Ein zweites Gleise besitzt die Linie nur auf den Strecken St. Petersburg — Lapy und Warschau — Dombrowa, wogegen die verhältnismäßig kurze Strecke Lapy — Warschau, welche durch die Nebenlinien Lapy — Lomsha — Ostrolenka — Malkinia und Bielostock — Brest-Litewski — Warschau entlastet wird, nur ein Gleise besitzt.
3. Moskau — Smolensk — Minsk — Brest-Litewski — Warschau mit Abzweigung von Lukow nach

Iwangorod. Die Bahn besitzt seit kurzem durchgehends ein zweites Gleise.

4. Grjasi — Orel — Brjansk — Gomel — Brest-Litewski, wo sie in die vorgenannte Bahn einmündet. Sie ist durchgehends eingleisig.
5. Woroneſch—Kursk—Kiew—Rowno—Kowel—Brest-Litewski mit Abzweigungen von Sdolbunowo nach Radziwilow an der galizischen Grenze und von Kowel über Lublin nach Iwangorod. Die Strecke Woroneſch—Kursk ist eingleisig und erst im Vorjahre dem Betrieb übergeben, auf der Strecke Kursk—Kiew das zweite Gleise im Bau befindlich, auf der Strecke Kiew—Roschischtsche ein solches indessen bereits seit zwei Jahren fertig gestellt. Die vorläufig noch eingleisig verbliebene Strecke Roschischtsche —Kowel—Brest-Litewski wird durch die Linie Kowel—Cholm—Brest-Litewski entlastet, zweites Gleise ist im Bau.

II. Zur galizischen Grenze die Linien:

1. Die sub I 5 angeführte Linie Woroneſch—Kursk—Kiew—Rowno.
2. Aus dem donischen Gebiet über Charkow—Krementschug—Snamenka—Zwjetkowo—Uman —Smerinka mit Abzweigung nach Mogilew—Nowoselitza zur Grenze der Bukowina. Ein zweites Gleise ist vorläufig nur auf den Strecken Krementschug—Snamenka und Wapnjarka—Smerinka vorhanden, andere sind aber im Bau.
3. Rostow—Taganrog—Jekaterinoslaw—Dolins-

kaja — Snamenka — Balta, durchgehends eingleisig.

Die Verbindung dieser in der Hauptsache von Osten nach Westen ziehenden Hauptaufmarschlinien unter einander wird andrerseits durch eine Anzahl von Transversalbahnen vermittelt, von denen wir an erster Stelle die früher als die Basis aller zur Südwestgrenze führenden Aufmarschlinien bezeichnete Eisenbahn

1. St. Petersburg—Moskau—Rostow zu nennen haben, welche auf der Strecke St. Petersburg—Kozlow ein zweites Gleise besitzt. Über diese Linie hinaus führen gegen Osten erst seit wenigen Jahren eine Anzahl Bahnen zur Wolga, welche meist den Notstandsjahren ihre Entstehung verdanken und vorzugsweise wirtschaftlichen Zwecken dienen. Andere befinden sich noch im Bau, während drei Bahnen, wie schon bemerkt, noch über jenen Strom hinaus von Samara nach Slatoust bezw. Orenburg und von Saratow nach Uralsk zur sibirischen, bezw. transkaspischen Grenze vorgetrieben sind, wo sie den Anschluß an das asiatische Bahnnetz herstellen sollen.
2. Riga — Dünaburg — Smolensk — Orel — Grjasi ist nur auf der Strecke Riga — Dünaburg (zweigleisig.)
3. Libau—Wilna—Minsk—Gomel—Bagmatsch—Charkow (eingleisig.)
4. Wilna — Baranowitsch—Luninetz—Rowno (2tes Gleise im Bau).

5. Grajewo — Bielostock — Brest-Litewski — Kowel. Das zweite Gleise ist teils vollendet, teils noch im Bau.

Auf eine große Zahl von anderen Linien, welche gleichen Zwecken dienen, denen überdies alljährlich neue hinzutreten, näher einzugehen, würde uns zu weit führen und die Übersicht erschweren.

Aus dem Gesagten und der beigefügten Übersichtskarte ersehen wir, daß fünf große durchgehende Linien mit vorläufig noch ungleicher Leistungsfähigkeit in die Weichselstellung hineinführen, drei zur galizischen und rumänischen Grenze ziehen, daß endlich eine Ableitung des Verkehrs von den nördlichen oder südlichen Hauptaufmarschlinien zur österreichischen oder ostpreußischen Grenze, unter dem Schutze der Befestigungen der Weichselstellung wie des Njemen und Narew, mit Hilfe der Transversalbahnen ohne große Schwierigkeiten ausführbar ist, daß aber die letztere insofern nicht ohne große Bedenken sein würde, als die südlichen Grenzlande des Zarenreiches keinerlei natürlichen oder fortifikatorischen Schutz gegen Galizien besitzen, daher ausschließlich auf die Sicherung angewiesen sind, die ihnen durch die dortigen starken Truppen-Ansammlungen verliehen werden kann.

Über die Einheitssätze, nach denen in Rußland bei Militär-Transporten gerechnet wird, stehen uns leider keine Nachrichten zu Gebote, da man aber jenseits der Weichsel rücksichtlich der militärischen Organisation des Eisenbahnwesens mehr oder weniger genau den in Deutschland gültigen erprobten Vorschriften gefolgt ist,

ſo werden wir kaum fehl gehen, wenn wir dieſe auch für Rußland als maßgebend annehmen.

Die deutſche Transport-Ordnung nimmt im allgemeinen an, daß ein Militärzug zu 100 bis 110 Achſen

1 mobiles Bataillon Infanterie mit Regiments- oder Brigade-Stab, oder
1 mobiles Jäger-Bataillon, oder
1 Schwadron mit Regiments- und Brigade-Stab, event. $1^1/_2$ Schwadron, oder
1 Feld-Batterie mit Regiments- oder Abteilungs-Stab, oder
$^5/_6$ reitende Batterie, oder
$1^1/_2$ Pionier-Kompagnie mit 1 Diviſions-Brücken-Train, oder
1 Munitions- oder Proviant-Kolonne, oder
1 Pferde-Depot, oder
1 Sanitäts-Detachement befördern kann.

Ein Armeekorps zu 2 Diviſionen und 33 Bataillonen, wie ſie in der ruſſiſchen Armee mit alleiniger Ausnahme des Garde- und Garde-Grenadierkorps, welche noch 3 Diviſionen zählen, zur Zeit beſtehen, würde demnach 108 Züge, 1 Infanterie-Diviſion ohne Trains 26, 1 Kavallerie-Diviſion ohne Trains 20 Züge erforderlich machen.

Ferner nimmt man im allgemeinen an, daß der Militärzug, einſchließlich des Aufenthaltes auf den Stationen, in der Stunde 25 km zurücklegt, und daß eingleiſige Bahnen täglich 12, zweigleiſige täglich 18 bis 20 Züge zu befördern vermögen. Dagegen iſt es nicht wahrſcheinlich, daß ruſſiſche Bahnen mit ihren

großen Entfernungen zwiſchen den einzelnen Stationen, den knappen Ausweichegleiſen, der vielfach ungenügenden Waſſer-Verſorgung und anderen früher ſchon berührten Mängeln eine gleiche Tagesleiſtung erreichen werden. Nehmen wir trotzdem dieſen Einheitsſatz auch für ruſſiſche Verhältniſſe als gültig an, ſo ſind 9 Tage erforderlich, um 1 Armeekorps auf eingleiſiger, 6 Tage um dasſelbe auf zweigleiſiger Bahn, 3 Tage um 1 Infanterie-Diviſion und 2 Tage um 1 Kavallerie-Diviſion zu befördern.

Wie wir eingangs ſchon angedeutet, haben die Erfahrungen des letzten ruſſiſch-türkiſchen Krieges großartige Veränderungen auf allen Gebieten des militäriſchen Lebens nicht minder wie auf demjenigen des Eiſenbahnweſens gezeitigt. Ohne Rückſicht auf den Koſtenpunkt iſt alles geſchehen, um die Offenſiv- und Defenſiv-Kraft des ruſſiſchen Reiches zu heben. Dazu gehörte aber vor allen Dingen auch die weitere Entwicklung der Eiſenbahnen.

Da Rußland, im Gegenſatz zu Deutſchland, ſich in der überaus glücklichen Lage befindet, nur an ſeiner Südweſtgrenze Nachbarn zu beſitzen, welche im Falle kriegeriſcher Verwicklungen event. als ebenbürtige Gegner auftreten können, ſo war eine Kriegsbereitſchaft ſeiner Armee nur nach dieſer Front erforderlich, dieſe in möglichſt kurzer Zeit zu erreichen, das Ziel, welches die ruſſiſche Regierung ſofort nach dem Berliner Frieden mit rückſichtsloſeſter Energie anſtrebte.

Ein leiſtungsfähiges Eiſenbahnnetz, wie es ein Reich von ſo gewaltigen Raumverhältniſſen wie das

russische bedarf, wo klimatische Einflüsse, spärliche Bevölkerung, wenig entwickelte Industrie und niedrige Kulturstufe der Bevölkerung den Verkehr einerseits erschweren, andrerseits wenigstens nicht begünstigen, läßt sich nicht in kurzer Zeit schaffen, dazu sind Menschenalter erforderlich.

Um die Kriegsbereitschaft der Feldarmee an der Südwestgrenze, ihren Aufmarsch und die Mobilmachung daselbst gegen alle Wechselfälle, einschließlich der Überraschung, sicher zu stellen, blieb also nur die Verschiebung der Mehrzahl aller Truppen erster Linie gegen die Grenze und die Sicherung dieser letzteren durch fortifikatorische Anlagen übrig. Beides wurde denn auch sofort mit der Rückkehr der Truppen von der Balkanhalbinsel unverzüglich ins Werk gesetzt und ist selbst heutigen Tages noch fortgesetzt in der weiteren Entwicklung begriffen. Eine Folge dieser Maßregel ist, daß bis auf eine Anzahl von Reserve-Stammbataillonen gegenwärtig keine Truppen mehr östlich der als Basis des strategischen russischen Bahnnetzes angenommenen Eisenbahn St. Petersburg—Moskau—Rostow und nur ein verhältnismäßig geringer Teil östlich des Dnjepr steht. Alles andre ist nach und nach in die westlichen Gouvernements vorgeschoben, wo ein engmaschigeres Schienennetz und leistungsfähige Aufmarschlinien die Truppentransporte zur Südwestgrenze erleichtern. Ist doch selbst das Kaukasusgebiet in Mitleidenschaft gezogen und hat nach Maßgabe der fortschreitenden Organisation seiner Reserveformationen nach und nach 2 Infanterie- und etwa $1^1/_2$ Kavallerie-

Diviſionen an die Militär-Bezirke Kiew und Warſchau abgeben müſſen.

Beſondere Beachtung verdient der Umſtand, daß 11 Kavallerie-Diviſionen mit den zugehörigen reitenden Batterien, außerdem 5 Schützen-Brigaden mit je 2 leichten Batterien in nächſter Nähe der Weſtgrenze untergebracht und durch die Etats ſo ausgeſtattet ſind, daß ſie mit dem Tage der Kriegserklärung mindeſtens operationsbereit ſind. Berückſichtigt man ferner, daß noch im Vorjahr $3^1/_2$ dieſer Diviſionen ($1^1/_2$ in Warſchau, 1 in Zamosk, 1 in Plozk) direkt dem General-Gouverneur unterſtellt ſind und in der Perſon eines Kavallerie-Kommandeurs mit beſonderem Stabe eine Spitze erhalten haben, ſo kann man über die Abſichten, welche rückſichtlich ihrer Verwendung beſtehen, kaum noch im Zweifel ſein.

Hand in Hand mit dieſen Maßregeln gelangte eine vollſtändige Neu-Organiſation aller Feld- und Reſervetruppen zur Durchführung, wurde die Aufſtellung einer Reichswehr, überhaupt der Übergang aus der Friedens- in die Kriegsformation der Armee vorbereitet, Stämme für die Reſerve-Formationen aller Waffen, ſelbſt für die Erſatztruppenteile und Feſtungsbeſatzungen der Weſtgrenze in einer Vollſtändigkeit, namentlich an Offizierſtellen, aufgeſtellt, wie ſie auch nur annähernd in keiner andern europäiſchen Armee vorhanden ſind, daneben die Friedensetats der zunächſt der Weſtgrenze ſtehenden Truppen aller Waffen auf einen erheblich höheren Stand gebracht. Wir erwähnen dies, ohne auf die Details weiter einzugehen, weil es

für die Beurteilung der russischen Kriegsbereitschaft unerläßlich ist.

Ferner können wir nicht mit Stillschweigen übergehen, daß diese Neu-Organisation der Armee bis jetzt erst in dem europäischen Teile des Reiches ihrer Vollendung entgegen geht (53 Reserve-Stamm-Bataillone sind noch nicht in Regimenter zu 2 Bataillonen umgewandelt), daß sie im Kaukasus zwar schon weit vorgeschritten, aber doch noch erheblich weiter zurück ist als im eigentlichen Rußland, daß dagegen im asiatischen Rußland bis jetzt nur im westlichen Sibirien und in Transkaspien schwache Versuche gemacht sind, nationale (einheimische) Truppenteile aufzustellen.

Nach allem ist aller Voraussicht nach darauf zu rechnen, daß nur die im europäischen Rußland stehenden Armeeteile, einschließlich der aus dem Kaukasus dorthin herangezogenen Kosaken-Regimenter des Kuban- und Terek-Gebiets, für einen europäischen Krieg in Rechnung kommen. Diese eingerechnet, aber ausschließlich der finnischen Regimenter, welche gesetzlich nicht aus Finnland herausgezogen werden dürfen, stellt Rußland in Europa eine Feldarmee auf von:

44 Infanterie-Divisionen mit 708 Bataillonen,
6 Schützen-Brigaden mit 44 Bataillonen,
20 Kavallerie-Divisionen mit 478 Schwadronen,
312 Batterien,
15 Bataillone Sappeure,
8 „ Pontonniere,
4 „ Eisenbahntruppen,

welche wie folgt dislociert sind:

Militär-Bezirk	Armee-Korps	General-Kommando in	Inf.-Division mit Artillerie-Brigade	Stabs-Garnison in	Kavallerie-Division mit 2 reitenden Batterien
St. Petersburg	Garde	St. Petersburg	1 Garde 2 Garde	St. Petersburg	1 Grd.* 2 Garde 1/2 3 Grd.
	I	St. Petersburg	32 37	Nowgorod St. Petersburg	—
	XVIII	Jurgew	23 24	Rewal Pskow	—
	—	—	—	—	—
Wilna	II	Wilna	26 27	Grodno Wilna	2
	III	Riga	28 29	Kowno Riga	3
	IV	Minsk	30 40	Minsk Bobruisk	—
	XVI	Witebsk	25 41	Dünaburg Witebsk	—
	—	—	—	—	—
Warschau	Garde	St. Petersburg	3 Garde	Warschau	1/2 3 Grd.
	V	Warschau	7 10	Radom Warschau	5
	VI	Warschau	4 16	Lomsha Bielostock	4
	XIV	Lublin	17 18	Lublin Lublin	14
	XV	Warschau	6 8	Ostrolenka Pultusk	6
	XIX	Brest-Litewski	2 38	Brest-Litewski Kobrin	7
	—	—	—	—	—

Stabs-Garniſon in	Brigade		Summa				Bemerkungen
	Schützen	Sapp.	Infant.-Bat.	Esta-drons	Batte-rien	Sapp.-Bat.	
St. Petersburg	Garde	—	36	58	17	—	* Im Frieden 2, im Kriege 3 Diviſionen.
—	—	1	32	—	12	5**	** Jede Sappeur-Brigade zählt 3 Sappeur-Bataillone, die 1. und 5. je 1, alle übrigen je 2 Pontonnier-Bataillone, die 1te 1, die 5te 3 Bataillone Eiſenbahntruppen, welche letztere in Baranowitſch ſtehen (Militär-Bezirk Wilna).
—	—	—	32	—	12	—	
—	—	Sa.	100	58	41	5	
Suwalki	5	—	40	24	16	3	
Kowno	—	2	32	24	14	5	
—	—	—	32	—	12	—	
—	—	—	32	—	12	—	
—	—	Sa.	136	48	54	8	
Warſchau	—	—	16	12	7	—	
Wloßlawsk	1	4	40	24	16	5	
Bielostock	—	—	32	24	14	—	
Kielisy	2 u. 3	—	48	24	18	—	
Warſchau	—	—	32	24	12	—	
Kowel	—	—	*** 36	24	14	—	*** Die 38. Infanterie-Diviſion hat 5 Regimenter.
—	—	Sa.	204	132	81	5	

Militär-Bezirk	Armee-Korps	General-Kommando in	Infanterie-Division mit Art.-Brigade	Stabs-Garnison in	Kavallerie-Division mit 2 reitenden Batter.	Stabs-Garnison in	Brigade		Summa				Bemerkungen
							Schützen	Sappeure	Infanterie-Bataillone	Eskadrons	Batterien	Sappeur-Bataillone	
Warschau	Kavallerie-Korps direkt dem General-Gouverneur unterstellt				1 Don.	Transport			204	132	81	5	
					Kosaken 13	Zamosk	—	—	—	24	2	—	
					15	Warschau	—	—	—	24	2	—	
						Plock	—	—	—	24	2	—	
	—	—	—	—	—	—	Sa.		204	204	87	5	
Kiew	IX	Kiew	5 33	Tschernigow Kiew	9	Kiew	—	—	32	24	14	—	
	X	Charkow	9 31	Pultawa Charkow	10	Charkow	—	—	32	24	14	—	
	XI	Shitomir	11 32	Luzk Shitomir	11	Dubno	—	—	32	24	14	—	
	XII	Uman	12 19	Medjibosch Uman	12	Winnitza	—	3	32	24	14	5	
		Selbstständig			2 kombinierte Kosaken	Kamenec Podolsk	—	—	—	24	2	—	
	—	—	—	—	—	—	Sa.		128	120	58	5	

Odessa	VII	Simferopol	13 34	Sewastopol Jekaterinoslaw	—	—	—	—	32	—	12	—
	VIII	Odessa	14 15	Kischenew Odessa	8	Odessa	4	5	40	24	16	4
	—	—	—	—	—	—		Sa.	72	24	28	4
Moskau	Grenadier	Moskau	1 Gren. 2 Gren. 3 Gren.	Moskau	1	Moskau	—	—	48	24	20	—
	XIII	Smolensk	1 36	Smolensk Orel	—	—	—	—	32	—	12	—
	XVII	Tula	3 35	Kaluga Rjäsan	—	—	—	—	32	—	12	—
	—	—	—	—	—	—		Sa.	112	24	44	—

Rekapitulation.

1. Militär-Bezirk	St. Petersburg	—	—	100	58	41	5
2. „ „	Wilna	—	—	136	48	54	8
3. „ „	Warschau	—	—	204	204	87	5
4. „ „	Kiew	—	—	128	120	58	5
5. „ „	Odessa	—	—	72	24	28	4
6. „ „	Moskau	—	—	112	24	44	—
	Sa.	752	478	312	27		

Da bis auf einige Regimenter die gesamte Kavallerie des stehenden Heeres sich im Divisions-Verbande befindet, so müssen die Kosaken-Woiskos aus dem II. und III. Aufgebot den Bedarf an Divisions-Kavallerie decken, wodurch sich naturgemäß eine Verzögerung der Mobilmachung der Infanterie-Divisionen ergeben muß. Bestimmte Angaben hierüber sind allerdings nicht in die Öffentlichkeit gedrungen, doch ist bekannt, daß die Mobilmachung des 2. Aufgebotes der Kosaken und ihre Heranführung ins Grenzgebiet, wenngleich sie Ausrüstung und Pferde dauernd bereit zu halten haben, länger als vier Wochen in Anspruch nimmt, daß hierfür aber für das 3. Aufgebot eine ganz erheblich längere Zeit nötig sein wird, da dieses zwar die Ausrüstung, nicht aber die Pferde bereit zu halten hat, deren Beschaffung in kriegstauglicher Qualität, bei dem jetzt herrschenden Mangel an gutem Pferdematerial, selbst in den Steppen, sich nicht so schnell bewirken lassen wird.

Da jedes Kosaken-Woisko für das 2. und 3. Aufgebot für jedes dieselbe Regimenterzahl und auch reitende Batterien aufzustellen hat, wie das 1. Aufgebot für den Friedensstand, so wird noch ein Überschuß an Regimentern bleiben, welcher für gleiche Zwecke bei den Reserve-Divisionen Verwendung finden wird. Ihre Überführung ins Aufmarschgebiet wird ausschließlich auf den Bahnen des südlichen Rußlands sich vollziehen und aus eben erwähnten Gründen mit dem Transport der Feldtruppen des stehenden Heeres kaum kollidieren, so daß wir sie füglich nicht mit in Rechnung zu stellen brauchen.

An Stämmen für Reserve-Formationen sind vorhanden:

28 Reserve-Infanterie-Stamm-Regimenter zu zwei Bataillonen,

53 Reserve-Infanterie-Stamm-Bataillone,

von denen die ersteren, welche im Grenzgebiet stehen, bereits im Frieden zu je vier Regimentern in Brigade-Verbände zusammengefaßt sind, welche bei der Mobilmachung je eine Division aufzustellen haben. Von diesen gehören an:

2 Brigaden dem Militär-Bezirk Wilna,
3 „ „ „ „ Warschau,
2 „ „ „ „ Kiew.

Sie sind zunächst mit der Verteidigung des Grenzgebiets betraut, deren Leitung dem Adlatus des General-Gouverneurs des Militär-Bezirks Warschau speziell übertragen ist. Auch die 53 Reserve-Infanterie-Stamm-Bataillone, deren Verstärkung auf Regimenter zu zwei Bataillonen nur eine Frage der Zeit ist, sind neuerdings in 13 Brigade-Verbänden zu vier Bataillonen vereinigt, von denen jedes bei der Mobilmachung sich auf fünf Bataillone zu verstärken hat, mit denen jede Brigade des Friedensstandes eine Kriegs-Division zu vier Regimentern, außerdem vier selbständige Bataillone aufzustellen hat. Von diesen 13 Brigaden steht im Frieden nur eine im Militär-Bezirk St. Petersburg, alle übrigen im Osten und Südosten des Reiches, während das überzählige Bataillon Archangel überhaupt nicht eingeteilt ist.

Mit Hilfe dieser 20 Reserve-Infanterie-Brigaden

Nr. 42 bis 61 werden, wie ſchon bemerkt, 20 Kriegs-Diviſionen erſter Ordnung aufgeſtellt, wogegen die überzählig gebliebenen ſelbſtändigen fünften Bataillone, nachdem jedes abermals ein Regiment zu vier Bataillonen aufgeſtellt hat, 13 Kriegs-Diviſionen zweiter Ordnung zu formieren haben, auf deren Verwendung zu Operationszwecken aus erklärlichen Gründen allerdings wohl kaum zu rechnen ſein dürfte.

Um dieſe Diviſionen mit der zugehörigen Artillerie zu verſorgen, beſtehen fünf Reſerve-Artillerie-Brigaden zu ſechs Batterien, deren vier erſte Batterien bei der Mobilmachung je eine Artillerie-Brigade zu vier Batterien, alſo insgeſamt 20 Reſerve-Artillerie-Brigaden für die 20 Reſerve-Infanterie-Diviſionen erſter Ordnung, deren beide letzte Batterien jede vier Erſatz-Batterien, insgeſamt alſo 40 Erſatz-Batterien, aufzuſtellen haben. Hierzu iſt in neuerer Zeit noch eine 6. Reſerve-Artillerie-Brigade zu ſieben Batterien hinzugetreten, welche 28 Reſerve-Batterien aufſtellt und die Artillerie für ſieben Reſerve-Diviſionen zweiter Ordnung liefert.

Daß die Formation der Reſerve-Diviſionen zweiter Ordnung längere Zeit in Anſpruch nehmen wird, wie die Mobilmachung der Feldtruppen, iſt mehr wie wahrſcheinlich, ſicher iſt aber jedenfalls, daß dies mit denjenigen zweiter Ordnung der Fall ſein wird, ebenſo daß dieſe letzteren noch lange Zeit nur geringen Gefechtswert beſitzen werden, und daß ſogar diejenigen erſter Ordnung unmittelbar nach ihrer Formation in demſelben Maße minderwertig ſein werden, als die

Augmentation den Stamm überwiegt. Wenn sie, abgesehen von den bereits im Grenzgebiet stehenden sieben Stammbrigaden, sofort beim Ausbruch des Krieges demnach noch nicht in Frage kommen, so werden sie, als Bestandteile der Reserve-Armee, doch in den späteren Perioden des Krieges von großem Werte sein.

Schulter an Schulter mit den genannten sieben Reserve-Stamm-Infanterie-Brigaden haben die Grenzwach-Brigaden den Grenzschutz zu übernehmen. Vier derselben stehen längs der Ostseeküste, zehn an der deutschen, acht an der österreichischen und zwei an der rumänischen Grenze, von denen jede etwa 1000 Mann und 400 Pferde stark ist. Bei der Mobilmachung formiert jede ein berittenes Grenz-Regiment zu vier Sotnien, während die übrigen Mannschaften zu Fuß-Kompagnien zusammengestellt werden. Durch die Art ihres Dienstes mit den örtlichen Verhältnissen des Grenzgebietes, mit Weg und Steg genau vertraut, werden sie den mit dem Schutz dieser Landesteile beauftragten Truppenteilen, speziell den Kavallerie-Divisionen von großem Nutzen sein.

Es bestehen aber auch noch andere Verhältnisse, welche nachteilig und hemmend auf den Gang der Mobilmachung einwirken, auch besondere Anforderungen an die Eisenbahnen während der Mobilmachung stellen. Es sind dies die Ersatz-Verhältnisse. Dadurch, daß der bei weitem größeste Teil der Armee gegen die Westgrenze vorgeschoben ist, befindet sich kaum ein Truppenteil in seinem Ersatz-Bezirk, das Garde- und Grenadier-Korps in St. Petersburg und Moskau

rekrutieren ſogar im ganzen Reiche. Der Erſatz polniſcher Nationalität wird grundſätzlich ſolchen Regimentern zugeteilt, welche im Innern Rußlands ſtehen, und ſoll überdies niemals in größerer Zahl als etwa ein Viertel der Kopfſtärke in ein und denſelben Truppenteil eingeſtellt werden. Allerdings hat man neuerdings im Intereſſe der beſchleunigten Mobilmachung nachgegeben, daß die im Militärbezirk Warſchau ſtehenden Truppenteile ſich durch Einziehung von Reſerviſten dieſes Bezirks auf die Kriegsſtärke ſetzen, wohl weil dieſelben ſich ſchon im Frieden auf erheblich erhöhtem Etat befinden und dadurch die Gefahr einer bedenklichen Überſchreitung des, wie früher erwähnt, zuläſſig höchſten Prozentſatzes von Mannſchaften polniſcher Nationalität bei dieſen Truppenteilen erheblich herabgemindert wird. Immerhin bedingen Mangel an Telegraphenlinien und Schienenwegen Dislokation und Erſatz-Verhältniſſe der Truppenteile nicht unbedenkliche Verzögerungen im Gange der Mobilmachung. Der Mehrzahl aller Reſerviſten wird die Einberufungsordre nicht allein verſpätet zugehen, ſondern ſie haben auch noch lange Märſche zu den Geſtellungsorten und den Eiſenbahn-Stationen bezw. lange Eiſenbahnfahrten, von den letzteren bis in die Stabs-Garniſonen ihrer Truppenteile zurückzulegen, womit viel Zeit verloren geht. Ähnliche Verzögerungen wird die Aushebung der Mobilmachungspferde und die Beſchaffung der Vorſpann-Wagen (beides vom Lande zu geſtellen) bedingen.*)

*) Anmerkung. Train-Formationen in unſerem Sinne, ſind erſt in den letzten Jahren und in durchaus ungenügender

Nach allem wird man kaum fehlgehen, wenn man annimmt, daß die Mobilmachung der Truppen des Militärbezirks Warschau mindestens zehn Tage, der übrigen Linien-Armeekorps bis drei Wochen, der beiden Gardekorps aber noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird, obgleich die Mobilmachungs-Instruktion kürzere Fristen hierfür ansetzt (durchschnittlich 16 Tage)

Eine Ausnahme machen allein die Kavallerie-Divisionen, welche, einige Nicht-Kombattanten, wenige Pferde und einen Teil ihres Trains abgerechnet, binnen 24 Stunden operationsbereit sein können, da auch ihre Batterien im Frieden die volle Geschützzahl bespannt, diejenigen der 2., 3., 4., 5., 6., 14., 15., 11., 12. und 13. sogar 6 bespannte Munitionswagen haben. Ähnlich verhält es sich mit den Schützen-Bataillonen, welche durch erhöhten Friedens-Etat, Bereithaltung eines Teiles ihres Trains und Zuteilung von je zwei leichten Batterien befähigt sind, ohne sich auf Kriegsfuß gesetzt zu haben, sofort den Kavallerie-Divisionen über die Grenze folgen zu können, um ihnen als Soutiens zu dienen, den Rückweg offen zu halten.

Ist die russische Heeresleitung trotz alledem noch nicht in der Lage, in Bezug auf Schnelligkeit der Mobilmachung und der Versammlung ihrer Armeen hinter der Weichsellinie (der Aufmarsch im Westen derselben würde noch mehrere Tage länger dauern) mit den westlichen Nachbarn konkurrieren zu können, so hat sie andererseits nicht unterlassen, sich neben den

Stärke in den westlichen Militärbezirken für das Friedens-Verhältnis aufgestellt worden.

unmittelbar gegen die Grenze vorgeſchobenen Grenzwachtruppen und Kavallerie-Maſſen mit dahinter dislozierten Vortruppen anderer Waffen, zugleich durch umfaſſende fortifikatoriſche Anlagen, namentlich der deutſchen Grenze gegenüber, die nötige Sicherung vor Störungen ihrer Mobilmachung wie des Aufmarſches ihrer Armee im Grenzgebiet zu verſchaffen.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte haben dieſe Rückſichten auf dem rechten Ufer der Weichſel, dem linken des Narew und am Njemen ein ungeheures verſchanztes Lager entſtehen laſſen, welches in der Front durch die mächtige Strombarriere der Weichſel mit den ſtarken Lagerfeſtungen Nowo-Georgiewsk, Warſchau und Iwangorod, in der rechten Flanke durch den Lauf des Narew und des Njemen mit ihren ſumpfigen Uferniederungen und den Befeſtigungen von Segrſche, Roſhan, Oſtrolenka, Lomſcha und Olita beziehungsweiſe den Feſtungen Oſſowetz und Grodno wie der Lagerfeſtung Kowno gegen einen von Weſten und Nordweſten vordringenden Gegner verteidigt wird, während die große Lagerfeſtung Breſt-Litewski mit den ſich bis zum Dnjepr erſtreckenden unwegſamen Pripjet-Sümpfen und den vorgeſchobenen feſten Plätzen Luzk und Rowno die linke Flanke decken. Nur die Strecke an der oſtgaliziſchen Grenze, von Rowno bis zur Donau iſt frei von fortifikatoriſchen Anlagen, da das veraltete Bender nicht mehr zu rechnen ſein dürfte. Beſonders bemerkenswert iſt hierbei, daß alle dieſe Plätze bereits im Frieden durch Stämme aller Waffen ihrer Kriegsbeſatzungen beſetzt ſind, welche ſich bei der Mobil-

machung in gleicher Weise auf die Kriegsstärke setzen wie wir dies bei den Reserve-Truppen gesehen haben. Die meisten derselben besitzen neben Festungstelegraphen, Ballon-Abteilungen und Brieftauben-Stationen sogar Festungs-Feuerwehr-Abteilungen und große Verpflegungs-Magazine. Daß sie nicht ohne förmliche Belagerung zu nehmen sein werden, ist um so sicherer vorauszusehen, als die größeren sämtlich wichtige Eisenbahn- und Straßenknotenpunkte und entsprechend stark befestigt und besetzt sind.

Um die militärische Bedeutung eines Eisenbahnnetzes für eine bestimmte Front eines Landes zu charakterisieren, genügt zwar meistens die Kennzeichnung dieser letzteren, wo sie aber eine so außergewöhnliche Ausdehnung besitzt, wie im vorliegenden Falle, von Memel an der Ostsee bis Galatz nahe den Donau-Mündungen, da wird es nötig, sich darüber klar zu werden, auf welchem Flügel dieser Front, nach Lage der Verhältnisse, voraussichtlich der Schwerpunkt des Angriffs oder der Verteidigung liegen wird, denn kein Staat der Welt ist stark genug, eine Front von rund 1600 km Luftlinie gleichmäßig zu decken. Zugleich müssen wir besonders hervorheben, daß Rußland zufolge bestehender Verträge zwischen Deutschland und Österreich schwerlich der angegriffene Teil sein wird, vielmehr als Angreifer der beiden verbündeten Mächte gedacht werden muß.

Auf Politik einzugehen ist indessen nicht unsere Aufgabe, wir beschränken uns daher darauf, festzustellen, daß eigentliche politische Gegensätze zwischen Deutschland

und Rußland nicht bestehen, daß dagegen bekanntermaßen die russische Politik seit Jahrhunderten hohe Ziele auf der Balkan-Halbinsel verfolgt hat und weiter verfolgt, welche den politischen Interessen Österreichs zuwiderlaufen und daß diese Rücksichten für eine Verlegung des Schwergewichts der militärischen Machtentfaltung Rußlands auf dem linken Flügel seiner Südwestfront sprechen. In Übereinstimmung mit dieser Annahme steht nicht allein der neuerliche Ausbau seines Bahnnetzes, welches den Aufmarsch großer Truppenmassen auf dem linken Flügel seiner Verteidigungsfront, auf der Linie Cholm—Rowno—Smerinka—Birsula mehr begünstigt als auf dem entgegengesetzten Flügel, sondern vor allen Dingen auch die natürliche Sicherheit und großartige fortifikatorische Verstärkung dieses letzteren einschließlich der Zentralstellung an der Weichsel, welche die Überführung der Truppen von dem nördlichen zum südlichen Kriegstheater decken.

Solchen Zwecken dienen:

1. Die gemeldete Verstaatlichung aller Bahnen des südwestlichen Rußlands, welche zur österreichischen Grenze führen.
2. Die zwei- bezw. eingleisigen Linien Bielostock—Brest-Litewski—Cholm—Kowel.
3. Die Linie Wilna—Baranowitsch—Rowno, wo ein zweites Gleise gegenwärtig gelegt wird.
4. Die Linie St. Petersburg—Nowgorod—Witebsk—Mohilew—Shitomir—Berditschew, deren erste und letzte Strecke sich bereits im Betrieb bezw. im Bau befinden, deren Mittellauf genehmigt ist.

Jener Annahme entspricht ferner die Thatsache, daß im südwestlichen Teile des Grenzgebietes die russische wie die österreichische Grenze sowohl des natürlichen wie des fortifikatorischen Schutzes gänzlich entbehren und nur durch die dortigen Truppen-Aufstellungen gegen eine Invasion gesichert werden, daher, wenn der Hieb die beste Parade ist, auf eine frühzeitige Offensive angewiesen sind.

Scheint nun auch die größere Kriegsbereitschaft der Truppen des Militär-Bezirks Warschau unserer Annahme zu widersprechen, so ist dies doch nur scheinbar der Fall, insofern diese Maßregel einerseits durch die überlegene Kriegsbereitschaft der deutschen Armee und das hoch entwickelte überaus leistungsfähige deutsche Eisenbahnnetz, andererseits dadurch bedingt wird, daß der ganze Truppen-Aufmarsch zu einem der beiden Flügel immer nur unter dem Schutze der Wechselstellung erfolgen kann. Endlich sind auch die österreichischen Einrichtungen vorläufig noch um so weniger in der Lage, mit den deutschen konkurrieren zu können, als der österreichische Truppen-Aufmarsch in Ostgalizien noch auf mehrere Jahre hinaus mit mancherlei schwierigen Verhältnissen zu kämpfen hat, welche durch das ungarisch-galizische Grenzgebirge, die Karpathen, herbeigeführt werden.

Schließlich wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß eine russische Offensive gegen Deutschland sofort an der Grenze auf ein sehr schwieriges Gelände, die ostpreußische Seenkette, die Strombarriere der Weichsel,

die ſumpfige Warthe- und Netze-Niederung, ſowie eine Anzahl ſtarker Grenzfeſtungen trifft, wogegen das ganze öſtliche Galizien von Przemysl bis Czernowitz und weiter zur befeſtigten rumäniſchen Sereth-Linie jedes Stützpunktes entbehrt, daher dem Vormarſche einer großen Armee kein ſonderliches Hindernis entgegenſtellt. Was liegt alſo näher wie die Annahme, daß Rußland, in dem vorläufig allerdings kaum wahrſcheinlichen Falle eines Krieges gegen ſeine weſtlichen Nachbarn, ſich Deutſchland gegenüber auf die ſtrengſte Defenſive beſchränken wird, um unter dem Schutze der ſtarken Weichſelſtellung und der Befeſtigung der Linien des Narew und des Njemen mit allen verfügbaren Kräften eine energiſche Offenſive gegen die Grenze des öſtlichen Galiziens eventuell Rumäniens eröffnen zu können?

Dagegen wird man in Anbetracht der Dislokation der ruſſiſchen Vortruppen im Grenzbezirk, ſpeziell der ſtarken Grenzwacht-Kommandos unmittelbar an der Grenze, der dahinter ſtehenden Kavallerie-Diviſionen und Schützen-Brigaden ſowie ihrer erhöhten Kriegsbereitſchaft kaum fehlgehen, wenn man ſich darauf vorbereitet, daß mit dem Tage der Kriegserklärung die ruſſiſchen Kavallerie-Maſſen unter Führung der Grenzwachtruppen und gefolgt von den Schützen-Brigaden über die Grenze vorzubrechen ſuchen werden, um Eiſenbahnen, Telegraphenleitungen, Flußübergänge u. ſ. w. zu unterbrechen bezw. auf größeren Strecken zu zerſtören, die Mobilmachung zu ſtören oder Kontributionen jeder Art zu erheben. Iſt bei der eigenartigen Beſchaffenheit des Grenzgebietes auf deutſcher Seite, der

weitern Wirkungssphäre der dortigen großen Festungen, der starken Belegung derselben mit Truppen und der vorsorglich entwickelten leistungsfähigen Eisenbahnnetze dieser Provinzen auch kaum wahrscheinlich, daß derartige Raids sehr weit gelangen werden, so ist doch nicht zu bezweifeln, daß sie imstande sind, den Grenzlanden unberechenbare materielle Verluste zu bereiten und große Verwirrungen anzurichten. Auf eine derartige Verwendung ist die ganze Friedens-Ausbildung der russischen Kavallerie in neuerer Zeit berechnet und wird eine solche in der gesamten russischen Militär-Litteratur fortgesetzt auf das eingehendste erörtert.

Stärkeren Kräften gegenüber wird die russische Heeresleitung diese Vortruppen dagegen unter leichtem Gefecht auf das rechte Weichselufer zurückziehen und sich auf eine offensive Verteidigung der Strombarrieren der Weichsel und des Narew beschränken, um in Ruhe die Mobilmachung und den Aufmarsch der Armee zu vollenden.

Dieser letztere kann sich unter Zugrundelegung unserer früheren Erörterungen vielleicht in der Weise vollziehen, daß man sich zur Aufstellung von fünf Armeen erster Linie entschließt, von denen:

1. die I. Armee — Truppen des Militärbezirks St. Petersburg — den Schutz der Ostsee-Küste und gegen die ostpreußische Grenze in der Linie Wilna—Wilkomir—Schawly übernimmt,
2. die II. Armee — Truppen des Militärbezirks Warschau — hinter der Weichsel-Linie versammelt wird,

3. die III. Armee — Truppen des Militärbezirks Wilna — ihren Aufmarsch auf der Linie Cholm —Rowno bewirkt,
4. die IV. Armee — Truppen der Militärbezirke Moskau und Kiew — auf der Linie Shitomir— Balta aufmarschiert,
5. die V. Armee — Truppen des Militärbezirks Odessa — den Grenzschutz gegen Rumänien und die Sicherung des Küstengebietes des Schwarzen Meeres übernimmt.

Der Aufmarsch wird sich unter dem Schutze der Vortruppen der Militärbezirke Warschau und Kiew vollziehen. Es steht dann nichts im Wege, die Truppen zweiter Linie, die Reserve-Divisionen erster Ordnung mit den überzähligen Kosaken-Regimentern des III. Aufgebots event. zu zwei Reserve-Armeen im Norden der Pripjet-Sümpfe und im Osten des Dnjepr zusammenzuziehen, was wir der Vollständigkeit halber nur anführen wollen, da diese Formationen für unsere Aufgabe sonst nicht weiter in Frage kommen.

Zur Verfügung stehen den oben genannten fünf Armeen für den Transport in ihre respektiven Aufmarschgebiete:

1. der I. Armee für 6 Infanterie-, $2^1/_2$ Kavallerie-Divisionen:
   1. die Linie St. Petersburg—Dünaburg—Wilna (2 Gleise),
   2. die Linie St. Petersburg — Taps — Riga — Schawly (1 Gleis),

2. der II. Armee: keine Eisenbahntransporte erforderlich, da sie marschiert,

3. der III. Armee: für 8 Infanterie-, 2 Kavallerie-Divisionen:

1. die Linie { Riga—Mozeiki / „ —Kowno } —Wilna—Bielostock—Brest-Litewski—Kowel (1 u. 2 Gleise).
2. die Linie { Dünaburg—Wilna / Witebsk—Minsk } —Baranowitsch—Rowno (1 und 2 Gleise).

3. Der IV. Armee für 10 Infanterie-, 2 Kavallerie-Divisionen:

1. die Linie Moskau—Smolensk—Baranowitsch—Rowno—Berditschew (1 und 2 Gleise),
2. die Linie Orel—Gomel—Luninez—Rowno—Berditschew (1 Gleis).
3. die Linie { Kaluga / Rjäsan—Woronesch } —Kursk—Kiew—Smerinka (1 und 2 Gleise).
4. die Linie Charkow — Poltawa—Snamenka — Balta (1 Gleis).

4. Der V. Armee für 1 Infanterie-Division:

1. die Linie Jekaterinoslaw—Nikolajew—Odessa—Rasdelnaja (1 und 2 Gleise).

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die der I. und IV. Armee zugeteilten beiden Garde-Korps (Garde und Garde-Grenadiere) aus früher erwähnten Gründen erst später operationsbereit sind und daher zuletzt transportiert werden, woraus sich ergiebt, daß die Linien

St. Petersburg—Wilna und Moskau—Baranowitſch zunächſt für andere Truppenteile verfügbar bleiben.

Nehmen wir nun den günſtigen, allerdings kaum wahrſcheinlichen Fall an, daß der geſamte Mobilmachungsapparat normal funktioniert und alle Truppenteile der Linien-Armee-Korps am 16. Mobilmachungstage, der beiden Garde-Korps wenige Tage ſpäter kriegsbereit ſind, die Transporte ſomit an dem vorgenannten Tage beginnen können, ſo gebraucht nach den früher angegebenen Sätzen, wenn keine Betriebsſtörungen eintreten,

die I. Armee rund 16 Tage,
„ III. „ „ 18 „
„ IV. „ „ 15 „
„ V. „ „ 4 „

um ihre Verſammlung im Aufmarſchgebiet zu beendigen.

Unter der Vorausſetzung ferner, daß die Mobilmachung der Truppen des Militärbezirks Warſchau nur acht Tage, aller anderen Linien-Armee-Korps 16 Tage und daß die unvermeidliche Verzögerung der Mobilmachung der Garde-Truppen dadurch wieder ausgeglichen wird, daß dieſe als letzte Truppe der betreffenden Armeen ins Grenzgebiet übergeführt werden, daß endlich auch die als Diviſions-Kavallerie von den verſchiedenen Koſaken-Woiskos den Diviſionen zu geſtellenden Regimenter des erſten Aufgebotes ſich rechtzeitig mit ihren Truppen-Verbänden im Grenzgebiet vereinigen, wird alſo die

II. Armee am 10. Mobilmachungstage,
I. „ „ 32. „
III. „ „ 34. „
IV. „ „ 31. „
V. „ „ 20. „

operationsbereit hinter der Weichsel bezw. an der Grenze stehen.

Da es hierdurch indessen den Anschein gewinnen könnte, als ob das offene südwestliche Rußland, der Militärbezirk Kiew, verhältnismäßig lange Zeit recht gefährdet wäre, so wollen wir doch nicht unterlassen, die auf Seite 12 gegebene Dislokationsliste noch dahin zu vervollständigen, daß dem im östlichen Galizien stehenden XIII. österreichischen Korps mit einer Kavallerie-Division auf russischer Seite allein in dem westlich des Dnjepr gelegenen Teile des Militärbezirks Kiew nicht weniger wie 80 Bataillone, 72 Schwadronen, 42 Batterien schon im Frieden, zum Teil bis nahe an die Grenze vorgeschoben, gegenüberstehen, daß also weit eher ein russischer Handstreich mit immobilen Truppen gegen Ostgalizien zu befürchten sein möchte.

Schon 14 Tage nach der Kriegserklärung wird sich dies Verhältnis allerdings zunächst zu Ungunsten Rußlands ändern, bis sich in den folgenden Tagen auch seine dortigen Truppen sämtlich auf die Kriegsstärke gesetzt haben und der Aufmarsch der III. und IV. Armee beginnt bezw. zu Ende geführt wird, wo jeder Tag diesem Teile des Grenzgebietes etwa $1^1/_2$ Division zuführt.

Länger als ein volles Jahrzehnt sind die vor-

ſtehend von uns geſchilderten Vorgänge jenſeits der Grenze eine Quelle ſtetiger Beunruhigung in allen Teilen unſerer Oſtmark geweſen, der erſt die beiden letzten Jahre mit dem Abſchluß des deutſch-ruſſiſchen Zollvertrages ein Ende gemacht haben, um einer ruhigeren Beurteilung Raum zu geben. Dennoch glauben wir an der Hand unſerer Ausführungen, daß jene Befürchtungen ſelbſt damals übertrieben waren, denn es liegt nahe, daß trotz aller auf dem Gebiete des Eiſenbahnweſens gemachten Fortſchritte, der Neuorganiſation ſeiner Armee und ihrer Verſchiebung gegen die Weſtgrenze, Rußland, ſo lange das deutſch-öſterreichiſche Bündnis bew. der Dreibund beſteht, aus eigener Kraft, ſelbſt an der Seite Frankreichs, nicht daran denken kann, eine ſtrategiſche Offenſive im großen Stile gegen Deutſchland zu wagen. Immer würde die Sicherung ſeiner offenen Südweſtgrenze gegen Öſterreich zu viele Kräfte beanſpruchen, als daß es ſich einem zweiten mächtigen Gegner gegenüber, der durch eine Reihe ſtarker Grenzfeſtungen und ein ſchwieriges Grenzgebiet unterſtützt wird, auf mehr als eine offenſive Verteidigung der Weichſel-Linie einlaſſen könnte.

Hierin würde auch eine noch engere Verſammlung der ruſſiſchen Armee im Grenzgebiet bezw. ein weiterer Ausbau ſeiner Eiſenbahnen nur wenig ändern, denn ſchwerlich wird Rußland ſeine beiden weſtlichen Nachbarn, Deutſchland und Öſterreich, in dieſer Richtung jemals überflügeln, weil eben die ungeheuren Entfernungen des weiten Reiches ſich nicht überbrücken laſſen, die Konzentration der Truppen ſchon jetzt, auf

Koſten der Ausbildung und der ſanitären Verhältniſſe, das zuläſſig höchſte Maß überſchritten hat, und der Koſtenpunkt eine weitere Erhöhung des Friedensſtandes verbietet.

Liegt ſonach, ſpeziell für Deutſchland, eine eigentliche Gefahr nicht vor, ſo enthalten die Maßnahmen unſeres Nachbars im Oſten doch immerhin die Mahnung, des „Toujours en vedette“ unſeres großen Königs eingedenk zu bleiben.

Verlag von Zuckschwerdt & Möschke in Leipzig, Nostitzstr. 7
(früher Helwing'scher Militärverlag).

Transkaspien
und seine Eisenbahn.

Nach Akten des Erbauers

Generallieutenants M. Annenkow

bearbeitet

von

Dr. O. Heyfelder,
Staatsrat in St. Petersburg, ehemals Chefarzt der Stobelew-Achal-Teke-Expedition.

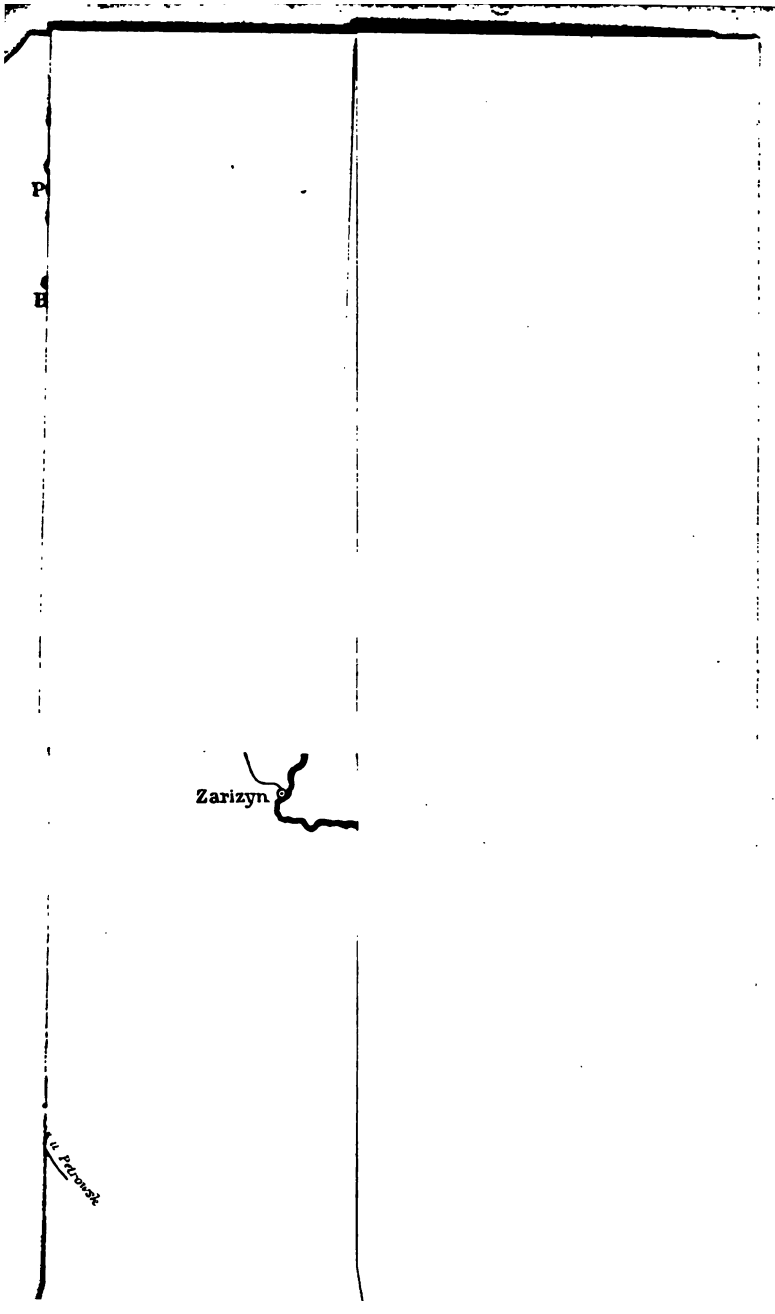
Zweite, unveränderte Auflage.

Mit mehreren Abbildungen und Karten.

Preis 4 Mark.

Der russische Schienenweg nach Centralasien hat eine so eminente wirtschaftliche und politische Bedeutung, daß wir dem Verfasser dankbar sein müssen, wenn er uns Deutschen den Bau und Betrieb dieser Bahn in so geschickter Weise schildert. Es handelt sich hier um ein außerordentlich interessantes, verkehrsgeographisches Thema

Oswald Schmidt, Leipzig-R.


P
B
Zarizyn
u. Petrowsk